

## 第7章 提言事業(マネージメントに関する調整)

### 7-1 提言報告書

かわさきからの提言

明日の川崎

# ACE 戦略

—川崎駅周辺地区商業活性化戦略—

かわさき

提言部会

目次

第1章 概要

第2章 第1のキーワード：ACCES=便利で近づきやすい街づくり

(1) JR 川崎駅周辺の回遊性の確保

- ① 川崎駅南口改札口の設置
- ② 駅東西を結ぶ都市循環回遊バス
- ③ 川崎発の電気自動車による小さな回遊性
- ④ JR 東口ペDESTリアンデッキによる回遊性
- ⑤ JR コンコースに動く歩道

(2) 大型バス駐車場の確保

(3) 大きな回遊性をつくる公共交通の整備

- ① ライトレールトランジット (LRT) の導入
- ② 羽田空港および臨海部 (殿町地区等) とのアクセス
- ③ JR 貨物線羽田東京間利用時の横浜方面延長と浜川崎駅設置 (南武

線接続)

### 第3章 第2のキーワード：CLEEN=美しい街、安全・安心の街づくり

#### (1) 快適な商業環境づくり

①はみ出し商品陳列と看板の禁止と排除

②客引き行為の禁止と排除

③大型ごみの適正収集

#### (2) 誇れる街づくり

①富士見公園再開発

②自転車交通を位置づける

#### (3) 国際化への対応

①国際表示サイン

②コンベンションセンター/シティーホテル

③無料公衆無線LAN環境

### 第4章 第3のキーワード：ENJOY=楽しく憩える街づくり

#### (1) 街が劇場に

①かわさきバスカーによる音楽の街

②歩行者天国（ストリートミーティング）に向けたオープンカフェ

③街なかに映像を

④街中にスポーツを

#### (2) 川崎の歴史を掘り起こす

①旧東海道川崎宿の整備拡充

②市庁舎一部保存

③多摩川の渡しやハーバー開発

### 第5章 まとめ

## 第1章 概要

かわさきTMO提言部会は、JR川崎駅前周辺における商業活性化に向けた現状の課題と今後の長期展望を各種提言してきた。これら提言を考える中から、新たにコンセプトの重要性を痛感するようになった。それは街が個々に最適でも、街として上手く機能してないと魅力ある快適な都市空間とはならないからである。

では今後目指さないといけない方向性とは何か？提言部会はその中で川崎駅周辺の発展に必要なキーワードは、「ACCESS」・「CLEAN」・「ENJOY」であり、生活者・来街者・商業者等にとって「便利がよく」・「綺麗で安心」・「楽しい街づくり」が重要と考えている。それには大胆な発想による都市空間を創造しながら現実の問題にも取り組む姿勢である。提言部会は、これの各頭文字をとって「明日の川崎エース（ACE）戦略」とし、改めて構想し具体的な検討課題を整理し提言としてまとめた。

第1のキーワードはACCESS、便利で近い街づくりを目指す。

川崎駅は、東京に近く横浜にも近く、近年地価も人口も増加しており、交通アクセスはもちろん移動の利便性・効率性も大きな課題となっている。他都市では、公共交通の整理に向けて「改正・地域公共交通活性化・再生法」など成立させ、抜本的な対策を志向している。当市においても小さな安定（反対を恐れて何もできない政策）から大きな成果を目指して勇気を持った行動をしなければならない課題となっている。

第2のキーワードはCLEAN、安心で綺麗な都市区間造りを目指す。

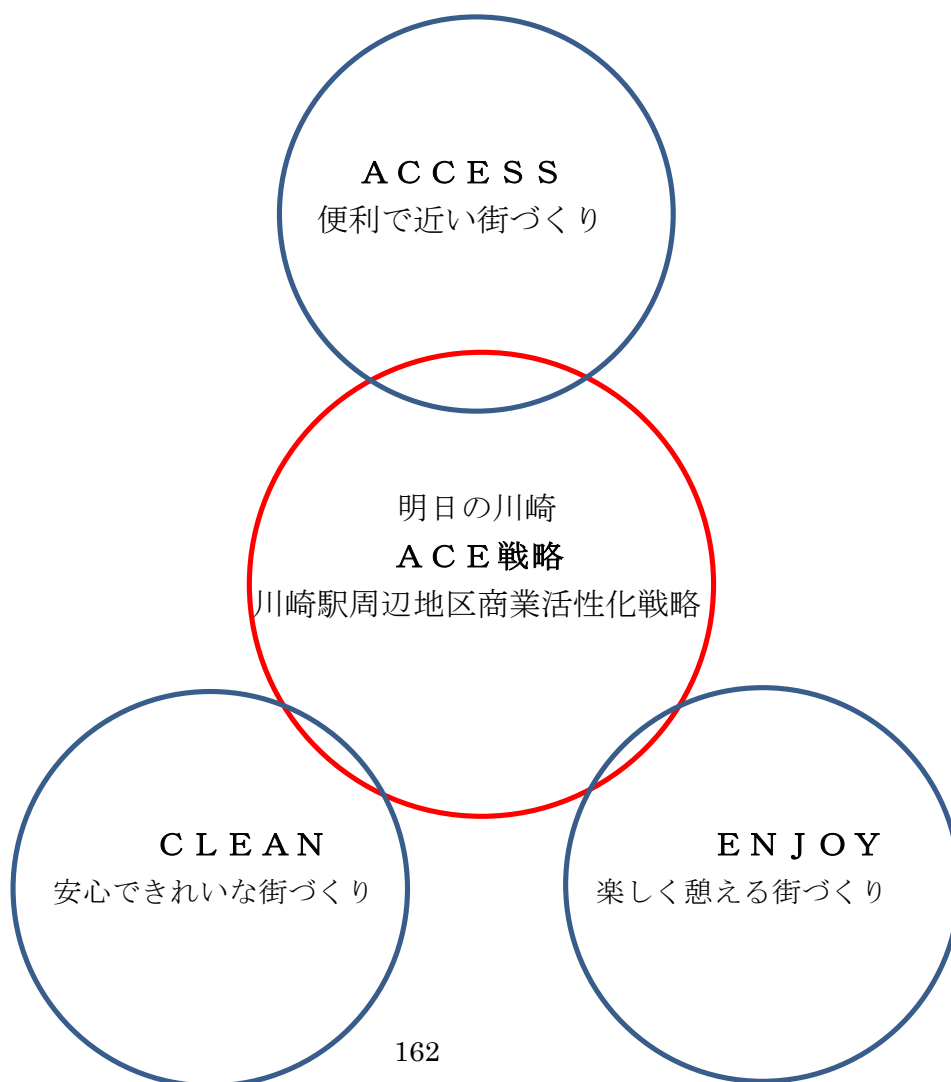
川崎市は古くから工都・商都として発展し現在にいたっており、労働人口も比較的若い方が多い。他方歓楽街も多く、ルールを守らない商業者や違法な商業行為を繰り返す業者も多い。住人はじめ勤労者や来街者にとって安心安全は最低の

条件である。さらに言えば本来のあるべき姿は、夢のある心休まる都市空間であり、環境配慮型都市への脱皮は川崎市の課題で、大きな構想で取り組まなければならない。今すぐできる事と合わせて長期的な展開で考える必要がある。

第3のキーワードはENJOY、楽しく憩える街造りを目指す。

川崎駅周辺は、ミュージア・チネチッタ・ラゾーナなど集客を誇る施設も増えて、来街者の数も徐々に増えてきている。また東京・横浜からも近く来街者のみならず生活者や働く方々も増えてきている。加えて国際化のもと海外からのお客も増えている。しかしこれら来街者・消費者の目は肥えており、より楽しくより満足するおもてなしの準備や企画がないと街に来てくれない。地元商店街・大型施設にとって来街者は売上に直結する大きな課題であり、街の魅力や楽しさの創造に、街全体で取り組む姿勢が求められている。

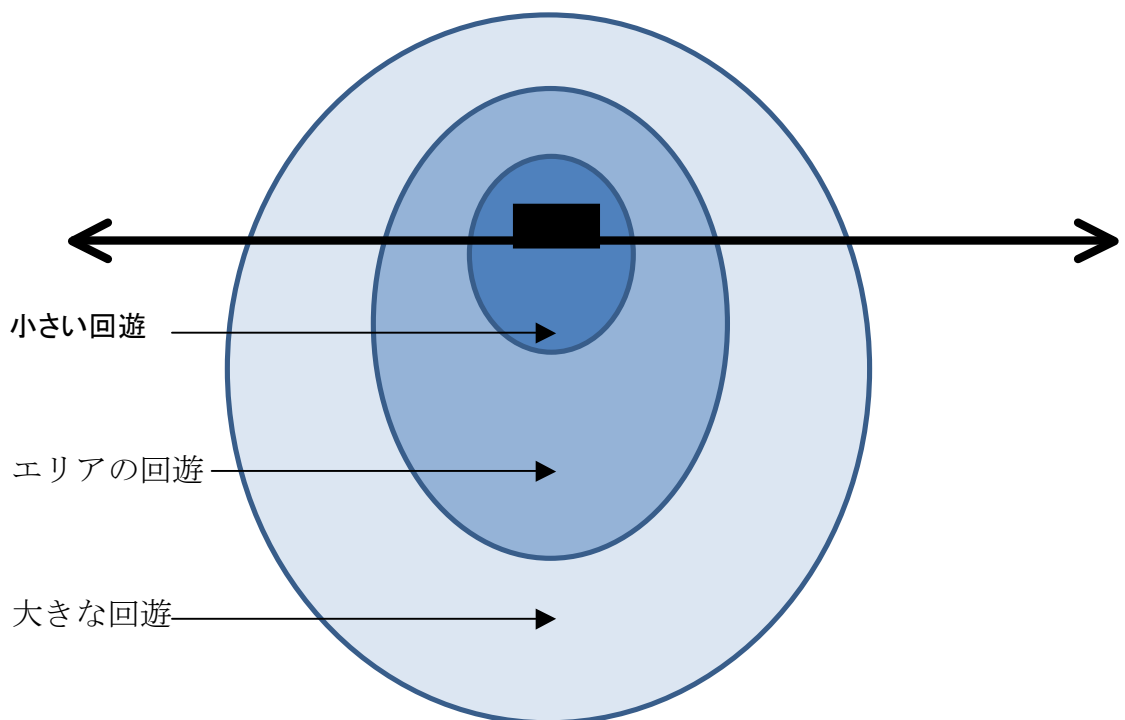
図一1 ACE戦略



(1) JR川崎駅周辺の回遊性の確保

川崎駅周辺は、JR川崎駅が壁あるいは隘路となって商業施設やオフィスビルが駅を中心に東西、更に南北にと分散している。その結果人の動線が極めて悪く一部に集中し混雑が激しいうえに、回遊性・連続性にかけて、移動を困難にしている。これは街のバランスのとれた発展にも商業的な購買需要においても大きく損なう結果となっている。TMO回遊性部会では、川崎駅を中心とした回遊性創出のために、「大きな回遊性」、「エリアの回遊性」、「小さな回遊性」の創出を提案している。

図一2 川崎駅を中心とした3つの回遊性創出

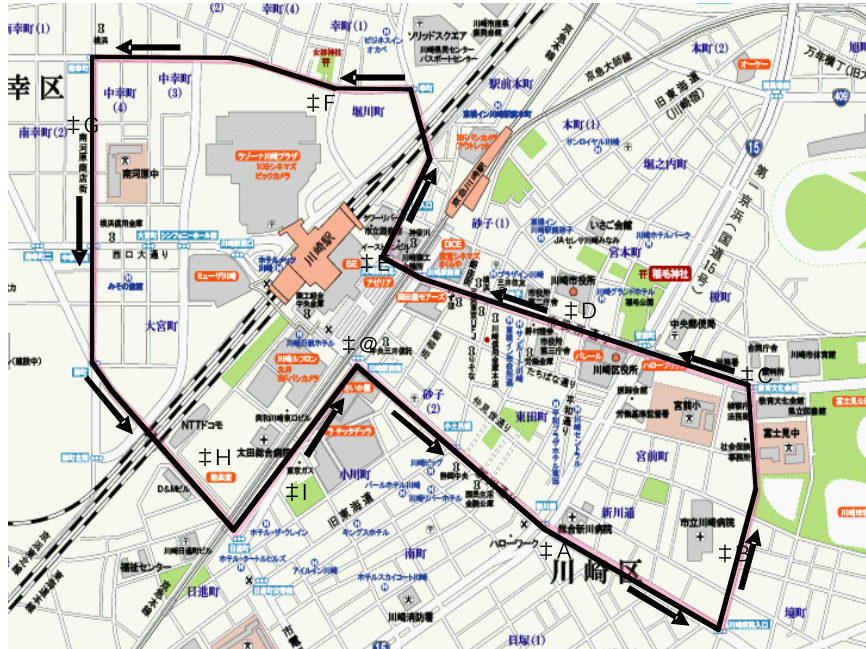


## ① 川崎駅南口改札の設置

J R川崎駅南口（西側）はミューザ・東芝・キャノン・J R（予定）など大型既存施設及び建設予定施設が多く就業者人口が急激に増えてきている。今後更に増えることが予想され、現在の狭隘なJ R川崎駅の安全性および移動の効率性から、南口改札の設置は避けて通れない状況になっている。北口再開発計画が長期（完成H30年）にわたる現状において、南口改札口設置は効果的な対策と言える。さらにJ川崎駅周辺地区の回遊性向上の面からも、中央改札口、北口改札口に加え南口改札口および南口東西通路は、駅東西のバランスある回遊性を誘発させる。まさに、駅をまたぐ北、中央、南の東西アクセスが街全体の発展に大きな効果をもたらすこととなる。

## ② 駅東西を結ぶ都市循環回遊バス

前述の如く川崎駅が街の壁となって東西を分離し、更に南北間に大きな隔たりをつくっている。言い換えれば川崎駅を中心にして道路が放射状に配されており、生活者・勤労者・来街者は、どこに行くにしても駅を中心にして移動しなければならぬ都市交通構造を有している。本来一つのエリアとして全てが共存し補完し回遊し、一日を楽しめる都市交通として連携することが大事であるとする。そこで距離を感じさせない移動手段として、駅周辺を循環するワンコイン100円（できたら無料）の都市循環バスの導入が効果的と考える。既に他都市においても地元の事情にそって多くの実績があり効果を上げており、あわせて既存のバス路線に対する市民の期待にも答えることができるものとなる。



### ③ 川崎発の電気自動車による小さな回遊性

川崎市は先端技術都市として、大きな飛躍を期待されている。中でもエコカーの開発は限られた資源の有効活用および環境対策として大切な技術となっている。街を便利に回遊するためには、川崎駅を中心として「大きな回遊」、「エリアの回遊」、「小回りの回遊」とそれぞれ機能が異なる回遊する交通手段が用意されなければならない。この「小回りの回遊性」創出のために川崎市内の企業が生み出した電気自動車を活用することが最適と思われる。また社会の国際化・高齢化が進む中、外国人やお年寄りを優しく迎え入れる姿勢が街に求められている。TMOでは、小回りの利く小型電気自動車が街中を回遊し来街者の利便性に供し、さらに運転手は街のパトロールと街のコンシェルジュを兼ねて、お年寄りや道案内が必要な外国人などの移動をサポートするサービスを行うことを検討している。

#### ④JR 東口ペデストリアンデッキの回遊性（日航ホテル・北口通路・京急駅の接続）

川崎駅周辺は、上下の立体移動が多く、移動の快適性からは課題がある。特に、駅改札口は通常の2階レベルで西口側は、同レベルでラゾーナやミュージアムにアクセスできる。同様に東口側も2階レベルでさまざまな方面にアクセスできる環境が望ましい。日航ホテル前のペデストリアンデッキを駅前から北口まで延長し、更に京急駅付近まで延長することによって、信号を渡ることもなく、上下することもなくより速く移動できる。

#### ⑤JR コンコースに動く歩道の設置

ワンコイン循環バスが「エリアの回遊性」により駅東西の回遊性を創出する構想であるのに対し、当面の東西移動問題を容易に緩和する手段として現在のコンコースに容易な移動手段の設置が有効と考える。まさに東西に広がる街にとって駅は大きな壁となって往来に多くの方が難渋しており、特にお年寄りや買い物帰りの主婦、障害者の方々にとっての負担は大きい。そこで水平エスカレータ「動く歩道」をコンコース上に設置し、東西移動負担を緩和し、回遊性を促進する。これにより安心して街に出る機会が増え、老人問題・潜在需要の喚起にも効果が期待できる。

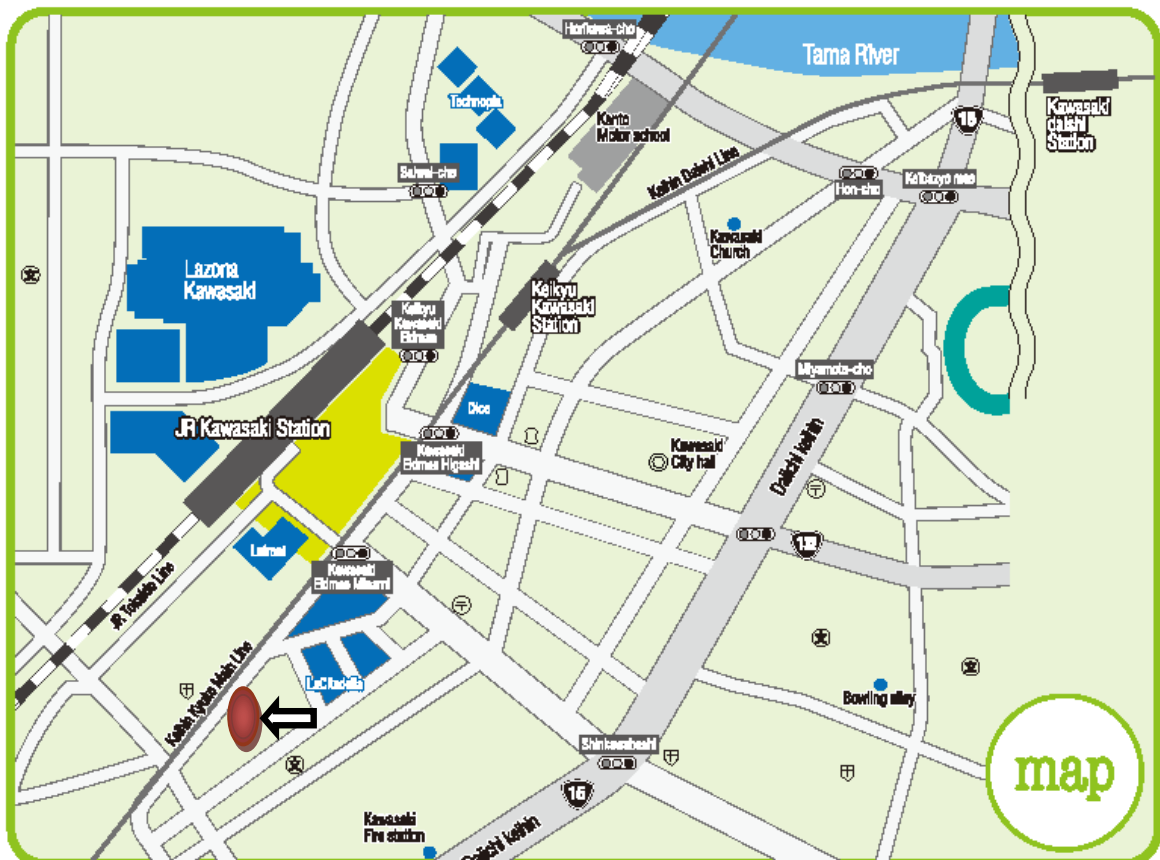
### (2) 大型バス駐車場の確保

近年 JR 川崎駅周辺は大型施設が相次ぎ、日本でも有数の集客率を誇っており、来街者が公共交通のみならず貸し切り・観光・路線など大型バスでやって来るケースが増えてきている。現在川崎駅周辺地区には大型バスの駐車場はほとんどなく、ドライバーは横浜など市街に移動し駐車せざるを得なく、あたか



も大型バスの受け入れを拒否しているかのような状態にある。これを解消することが来街者の増加、都市環境や商業や国際化に大きな効果を生むことは明らかであり、早急な対処が求められている。特に、都市観光、都市コンベンションを育てていくために大型バスの駐車場確保は、喫急の課題であるといえる。具体的な候補地として、日進町交差点手前の市有地を市当局に陳情しているが、未だに実施に至っていない。継続して設置を陳情するとともにその必要性を各方面に訴えていく。

図一三 大型バス駐車場位置図



### (3) 大きな回遊性をつくる公共交通の整備

川崎市は羽田空港に隣接していることから内閣府より国際戦略総合特区に指定され、羽田空港との連携により殿町地区に研究開発機関や先端企業の立地とが進んでいる。このほど羽田と殿町の両地域を結ぶ橋の建設も明らかとなり、今後就業人口の増加（市予測 4300 人・H28 年）や物流の多様化と増加が予想される。更に 2020 年東京オリンピックの開催に合わせ流入人口は飛躍的に増えることが予想される。そのためには公共交通の見直しや新設など、産業構造に見合った交通体系の構築が急がれる。これを怠れば川崎駅周辺への混雑など既存の課題もさらなる悪化を招き、川崎市のイメージを大きく損なう結果となりかねない。その解決策として次のようなことが考えられる。

#### ① ライトレールトランジット（LRT）の導入

広島市は、中心市街地の活性化および市内の中量輸送手段による都市内交通の見直しとして公共交通の見直しに取り組んでいる。また、横浜市においても大型再開発事業と絡めてLRTの導入検証が始まっており、川崎市においても、自動車交通優先の交通社会から総合的な公共交通のあり方を探る段階に来ていると思われる。川崎商工会議所は、平成13年に「川崎中心市街地 21世紀：川崎の「顔づくり」 新しい交通システム—Kトラム 市内循環路面電車」の提言を行っている。TMOを回遊性創出の「大きな回遊性」を創出する手段としてこのLRTの導入を提言する。具体的には、中心市街地への自動車流入を限定的として、中量輸送公共交通の整備を図り市民、居住者、従業者、来街者の足とする。想定としては、池上新町公園を基地化して区役所通り、新川通りを通り川崎駅につなぐ循環ルートが考えられる。さらに、殿町地区ルートも考えられる。



富山ライトレール

## ② 羽田空港および臨海部（殿町地区等）とのアクセス

殿町キングスカイフロント特区に今後先端企業立地が進み、就業人口増加が予想され、アクセスが大きな課題となる。現在、川崎市は4,300人の就業人口と1日上下合わせて330便の路線バスを想定していると市議会にて発言している。はたして330便のバスで解決するのだろうか、川崎駅の混雑に拍車もかける。当面はともかくとして長期的には抜本的な計画を立てないとキングスカイフロント構想の将来に限界を招く心配がある。一つの懸念は、羽田―殿町間に橋ができた場合、羽田の機能・施設が川崎市に拡大してくるにも拘わらず、逆に羽田の一部と取り込まれるというストロー現象により川崎市のメリットが半減することが予想されるからで。その対策としても川崎市内へのアクセスを確立する必要がある。具体的には先のLR Tルートの開設や京急大師線の殿町への延伸である。これらのルートは、臨海鉄道浮島線に接続することによって比較的实现度は高いし、路線に隣接する病院などへのアクセスも良くなり相乗効果も期待できる。

### ③ JR 貨物線羽田東京間利用時の横浜方面延長と浜川崎駅の設置（南武線接続）

現在羽田空港から成田空港への直行路線の建設が議論されている。オリンピックを控えて大きな効果が期待できるし、実現度も増してきている。そこでは是非とも実現したいのが、同路線の横浜方面への拡張と京浜東北あるいは東海道線への乗り入れである。既に貨物路線がひかれており実現度が高い。その折に作りたいのが浜川崎駅の建設と現浜川崎駅との接続である。川崎市民の大動脈である南武線と浜川崎駅との接続で川崎市民の利便性は大きく改善すると同時に、羽田経由で川崎市の出張に来る方々には大変便利になる。できれば殿町新駅も望ましいが、まずは横浜方面への拡張を織り込んだ計画への推進を図るべきと考える。

### ④ 縦貫道の建設

現在の高速縦貫線大師ジャンクションから外郭環状線への接続は、都市間交通の体系を大きく改善すると同時に、羽田空港の国際化に向けて多様化した交通網は大きな魅力となり、産業の効率性・経済の付加価値を高めることにつながる。特にアクアラインに直結すれば大きな動脈となり、川崎市への往来も改善され、大型バスの駐車場建設と合わせて商業的な効果も期待されるが、未だ具体化していない。更なる具体策や効果を分析し、具体化に向けて詰めを急ぐ必要がある。

**(1) 快適な商業環境づくり**

**① はみ出し商品陳列・はみ出し看板の禁止と排除**

川崎駅周辺地区の商店街では、「美しい、安全安心の街」とすることを目指して、TMOが中心となり商店街が連携して「川崎市商店街協定」を締結し環境整備に対処している。協定では、公道上でのはみ出し商品展示やはみ出し看板の自主的規制が謳われているが、このところの商店のはみ出し行為が限度を超え、歩行の安全や美観を大きく阻害し、川崎のイメージを一気に悪化させている。公道上に無許可で商品を並べたり、看板を置くことは、道路法および道路交通法に違反する行為である。また、このようなはみ出し行為は、高齢者・女性・障害者などにとって危険度が高く、また火災等事故が発生した時の危険性は十分に予想され、早急な改善が求められている。現在、川崎市、川崎警察署、商店街、TMOの四者が協力して「はみ出し行為の禁止」のパトロールを強化しており、早急に健全な商店街環境を形成するものである。

**② 客引き行為の禁止と排除**

現在 JR 川崎駅前商店街において一般飲食店等での客引きが横行し、地域も広がりつつある。このような状況の中、一般来街者は各商店街の歩行に危険や恐怖を抱くシーンも多く、安心安全な街づくりからは見逃せない状況にある。客引きに関しては、「神奈川県迷惑防止条例」があり制度化されているが、対象が風俗となっており、一般飲食店などは対象外となっている。同様の問題は他都市でも顕著となっており、市や区による条例による規制が行われている。川崎市においては、商店街およびTMOより各方面に条例化を陳情し、市議会で取り上げられ、現在川崎市において条例化の検討が進められている。

平成27年度中に条例化し、市民・来街者の安全・安心を確保しなければならない。

### ③ 大型ごみの適正収集

街は、気持ちよく歩いてこそ、街の価値が生まれる。街路において、店が勝手気ままに商品を路上に並べたり、大きな電飾看板を置いたり、客引きを屯させるようでは、街全体の価値が下がる。同様に美観も大切である。街路の美しい街は、その街に住む人たちの心の中であるといっても過言ではない。川崎駅周辺地区の街路でこの美観を損なっているものの一つに路上に置かれた「大型ごみ箱」がある。これは、歴史的な経緯から大型ごみ箱は置かれているようだが、街の価値から、この大型ごみ箱つまり事業者用のごみ処理管理のシステムを再構築する必要がある。



## (2) 誇れる街づくり(再開発)

### ① 富士見公園再開発（競輪場・競馬場の移転、臨海部の活用）

川崎駅東口地区において富士見公園の位置づけは、「川崎市の顔」として川崎の都市空間イメージを決定づけるエリアとなっている。現在、富士見公園は、再整備中であり、公園内で大きな面積を占めていた競輪場が規模縮小され、野球場がアメリカンフットボール専用球場となり、体育館は新たにスポーツ・文化総合センターとなる。このように富士見公園は、様々なスポーツ施設が詰め込まれた公園という姿となっている。残念ながら現在取り組んでいる再整備計画は、いずれも市民の憩いの場としては程遠く、不完全で中途半端な公園造りとなっている。そこで現在の計画を見直し、大きく高い理想からダイナミックな都市設計をめざし、街を大きく飛躍させる取り組みが急がれる。特に、現在の再整備計画の中で対応できることとして、教育文化会館の取り壊しと新施設（川崎区役所）の計画があるが、この場所は、川崎駅から直線で見える、富士見公園を象徴する位置となる。よって、この建物は世界的なレベルでのデザインを導入することを提案する。そのためには、本施設を国際デザインコンペにより建てることを提案する。

### ② 自転車交通を位置づける

川崎駅周辺地区は、平坦な地形で自転車交通には大変適している。そのため、自転車は、市民の足として大変重要な交通手段となっている。しかし、川崎市の交通体系整備が旧態であるために、この古くて新しい交通手段である自転車交通の基盤がほとんどできていない。欧米の先進的都市では、中心市街地への

自動車交通の制限とともに多様な自転車交通の導入が図られている。国内においても先進的視点を持った都市では、この自転車交通を既存の都市体系の中に組み込む努力がなされている。まだ、駐輪場もままならず、自転車道路も整備されていないが、早急に総合的な自転車交通への抜本的な取り組みが求められている。





### (3) 国際化への対応

川崎市、歴史的に外国人が働く街として外国人比率が高く、近年も加速度的に外国人を企業や店舗で見かけるようになっている。また国際戦略総合特区（殿町）として臨海部の再開発により先端企業進出が外国人旅行客を招き国際化が加速している。羽田空港に対面する川崎地区では、羽田空港の国際化の影響は非常に大きなものがある。特区のみならず、今後はさらに外資系企業の立地や外国観光客の増加が予想される。このような国際化への動きの中で、街としての国際化対応を図ることが求められている。

#### ① 国際表示サイン

外国人住人やビジネスマン・旅行客にとって未知の街での不案内への不安は大きく、仕事をする上にも働く上にも大きな壁となっている。残念ながら現在の川崎駅周辺地区の状況は、案内にかけて満足な状況にない。街の国際化の第一歩として、街を案内する表示サインの国際的統一化が必要となる。これは、単なるサイン表示の方法の問題ではなく、街を「通り＝Street＝St.」で表示するのも一つの方法である。たとえば、銀柳街＝Ginryu-St.、仲見世通り＝Nakamise-St. などである。他の小道もそれぞれネーミングすると、街は大変わかりやすくなる。さらに、今後、国際案内情報センターの設置検討などに加え、地域が見えるような統一的俯瞰的な表示や言語で街を表現することが国際化の第一歩となる。

#### ② コンベンションセンター／シティーホテルの開発

現在川崎において、海外から企業人や旅行客が川崎に来た時に一番困るのは

大型シティーホテルがないことと、大型コンベンションの場に乏しいことにある。特にコンベンションや大規模宴会場は地元企業・経済団体にとっても交流の場として経済的に大きなハンディとなっている。これら都市機能を東京や横浜に頼ることなく、川崎市の独自の都市機能をつくることが、国際化への道となる。

### ③ 無料公衆無線LAN環境

無線LANとは一般的に Wireless Fidelity (W i F i) のことである。このW i F i が街の国際化に大変大きなインフラとなってきている。外国人が、その街の情報を手に入れる方法として、パソコンやスマートフォンから検索機能を使って情報を集めて、行動することが一般的になっている。よって、街中において、ネットに無料で簡単にアクセスできる環境を提供することが、その街の国際化のインフラとなっているのである。国際化を標榜している都市では、街全体に無料公衆無線LANサービスを広げて提供する環境づくりを行っている。この新しい都市インフラは、外国人だけのものではなく、誰にでも街の情報を提供するインフラとなる。

(1) 街が劇場に

街は、楽しく、刺激に満ちて、期待感をそそり、わくわくする空間であるという魅力があり、人が集まる。街全体が劇場である。そこには、音楽があり、映像があり、スポーツがあり、すてきな店があり、美味しいものがあり、人と出会える場となる。川崎駅周辺地区は、そのような街になる。

① かわさきバスカーにより音楽の街に

音楽の街=川崎を街なかで実現したのが「かわさきバスカー」である。商店街が中心となり、現在「銀座街バスカー」と「砂子通りバスカー（街角ミュージック）」の二つの地点を中心に定期的に街なかに生の音楽が流れている。そのほかにも、チッタの噴水広場、西口ミュージア広場などでも音楽が街なかに流れている。今後も演奏地点を広げて、街なかが楽しい音楽で満たされる環境をつくっていく。





## ② 歩行者天国(ストリートミーティング)にむけたオープンカフェ

来街者が街に来て楽しみ、疲れたときに憩える場所があればそこはオアシスと感じる。今街に不足しているのはゆっくり安心して楽しめる環境や設備(ベンチ・椅子・トイレ)である。TMOではオープンカフェ(パラソル椅子)を適宜実施して多くの利用者から好評を得ている。これを平和通り三角広場・ヨドバシカメラ前など一等地へ拡大拡張し、街全体で本格的な歩行者天国にしていければ来街者は楽に楽しく過ごすことができる。ここで一つの課題は種々の規制である。もちろん安全が確保されたうえでの適正な公道利用は、積極的に進めるように国交省からも通達が出ており、川崎市および川崎警察の柔軟な対応が期待される。



### ③ 街なかに映像を

川崎は「映像の街」でもある。川崎駅周辺に3つの大型シネコンを立地し、毎日映画祭が開催され、様々な映像への取り組みがなされている。これらが、さらに街なかに広がりだし、街の人々に触れる機会をもっとつくっていくことが、街の豊かさにつながるであろう。その一つとして、駅前広場などの屋外に大型スクリーン（ビジョン）を設けて、屋外での映像配信を行う。コマーシャルだけでなく、夏などには屋外映画祭なども開催する。また、スクリーンだけでなく、既存の建物をスクリーンとするプロジェクションマッピングなども、街の表現を豊かにするプロジェクトとして行うことで、楽しい街が生まれるであろう。

### ④ 街なかにスポーツを

川崎は「スポーツの街」でもある。富士見公園のアメリカンフットボール専用球場が整備されることで、アメリカンフットボールが街のなかに融合し、アメリカンフットボールが普及すると同時に、アメリカンフットボールの人や情報が集まる街となる。また、現在川崎国際多摩川ハーフマラソンを開催しているが、規模や参加者において、都市型マラソンとしては満足いくものではなく、これを、富士見公園をスタートし、臨海部に向かい川崎大師から折り返して、川崎駅前を通過し、川崎市内を西に小杉、溝の口、新百合ヶ丘で折り返して、再び富士見公園に達する42.195キロのフルマラソンとする。このことにより集客や知名度も上がり、何よりも川崎市のイメージの改善にもつながる。

## (2) 川崎の歴史を掘り起こす

川崎駅前には旧東海道の宿場町として発展すると、同時に産業都市としても大いなる発展をしてきた。そこから歴史的・産業的な観光が増え、更なる拡充とともに今後は近代的な観光開発の取組も大事となってくる。特に多摩川・鶴見川に挟まれ、東京湾にも面しており、水辺の観光にも一工夫が期待できる。

### ① 旧東海道川崎宿の整備拡充

砂子通りは、旧東海道である。多摩川を六郷の渡しでわたり、現在の川崎信用金庫本店あたりに東海道第二の宿である川崎宿があった。川崎駅周辺は、先の戦争で空襲を受け、街は灰燼と成り川崎の歴史的なものはそのほとんどを失った。しかし、道は残った。あの緩やかなカーブを描く道は、まさに旧東海道の道である。地元の有志は、その道を残し、できるかぎりその姿を復活させようとしている。川崎宿交流館は旧東海道復活の核となる施設となります。さらに、個人所有ですが、浮世絵のコレクションを見ることができる。さらに、旧東海道（砂子通り）の町並み景観協定を結ぶなどして、町並み再生ができれば、まさに川崎のアイデンティティの復活となる。

### ② 市庁舎一部保存

川崎市役所本庁舎は、市庁舎としては現存する県内唯一の戦前創建の建物である。「神奈川県近代遺産」として貴重な文化財として評価を得ている。当該地区全体が空襲により壊滅した中で、唯一残された建物である。しかし、耐震性能に問題があり、本庁舎の建替えが決定されている。一般的に歴史的建物

の建替えにおいては、保存・保全のための様々な手法が用いられているが、本市庁舎においても歴史的意味を踏まえた新庁舎が建てられることを望むものである。

### ③渡しやハーバー開発

旧東海道は品川宿を出て、多摩川の「六郷の渡し」を渡り、東海道第二の宿である川崎宿に向かうこととなる。また、京から来たのならば箱根を越えて、川崎宿で泊り、翌日に六郷の渡しを渡り江戸にはいることとなる。このように川崎にとって多摩川は、歴史的にも、自然としても、身近な資源である。この恵まれた資源との接触を強め、新しい多摩川との結びつきを強めていく。特に、遊覧船や羽田との定期航路開発など交通としての位置づけも検討していく。

## 5章 まとめ

今回は初版としてTMOの提言を整理したが、更なる調査研究をしなければならぬと感じている。とりわけすぐできる事のみならず、夢のある長期的な発想が大事であり、川崎が来街者・住人・勤労者にとって魅力ある街になる様「川崎明日のACE戦略」づくりに、多くの方々の英知を結集して改版に務めたい。